

# 道路空間のタイムシェアによる交通課題解決と賑わい創出の取り組み

ひらかわたかし やまもとすみえ おじま まみ  
平川貴志<sup>1</sup>・山本純江<sup>1</sup>・小島真実<sup>1</sup>

<sup>1</sup> (株) ドーコン 交通事業本部 交通部 都心交通企画室  
(〒060-0001 北海道札幌市中央区北1条西1丁目6番地 さっぽろ創世スクエア24階)

札幌都心部の道路空間は、昼間は「買い物」や「食事」等の賑わい、夜間や早朝は「荷さばき」等の物流というように、時間帯によってニーズが異なり多様化している。そこで、令和4年6月の2週間、札幌都心部の南一条通（札幌市中央区南一条西二～三丁目）において、道路空間の再構築により交通課題の解決および賑わいの創出を目指した社会実験「わざわざわストリート」を実施した。本稿では、令和3年度における関係機関との調整内容や令和4年度の実験で得られた効果、課題を取りまとめるとともに、歩行者利便増進道路制度の活用を含め、今後の南一条通の整備、運用のあり方の検討状況について報告する。

**Key Words** : 地域活性化, 道路空間再構築, タイムシェア, 事故防止

## 1. はじめに

国土交通省は、自動車交通が中心の道から人中心の道へ変わりつつあることから、道路の可能性を広げ、まちと人の暮らしをより豊かにしていくため、令和2年11月に「歩行者利便増進道路」（通称：ほこみち）制度<sup>1)</sup>を創設した。

この制度は道路を「通行」以外の目的で柔軟に利用できるようにするもので、道路空間を活用する際に必要となる道路占用許可が柔軟に認められるようになり、幅の広い歩道にオープンカフェやベンチなどを置いて、歩行者にとって便利で賑わいあふれる空間を創り出すことができるようになった。全国各地でこの制度の適用が進み、令和5年5月31日時点では全国で100を超える路線が指定<sup>2)</sup>されている。

一方、北海道においては指定されている路線は存在しない。そのような状況において札幌都心部の道路空間は、昼間は「買い物」や「食事」等の賑わい、夜間や早朝は「荷さばき」等の物流というように、道路を「通行」以外の目的で利用することへのニーズは確認されていた。

そこで、札幌都心部における賑わい創出に向けた道路利用の取り組みとして「歩いて楽しいまち」の実現を目指す中で、将来的なほこみち制度の適用を見据えつつタイムシェア（時間帯別の運用）の考え方を追加し、道路空間を再構築して生み出された空間をニーズに応じて時間帯で運用を変更する社会実

験「わざわざわストリート」（以下、「本実験」）を、南一条通の西二～三丁目の区間（以下、「実験区間」）において実施した。

## 2. 取り組みの背景

### (1) まちづくりにおける札幌都心部の位置付け

札幌の“都心”は、平成28年5月に策定された札幌市の「第2次都心まちづくり計画<sup>3)</sup>」において「JR札幌駅北口の一带、大通東と豊平川が接する付近、中島公園、大通公園の西側付近を頂点とする、ほほひし型に広がる区域」と定義されている（図-1）。

本実験を実施した区間は、沿道路面の魅力の再生と中心商業地としての歴史・伝統の活用により活性



図-1 札幌都心部の位置図

化を図るエリアである「都心商業エリア」と経済発展をけん引する都心まちづくりを先導するエリアである「都心強化先導エリア」に位置付けられている。

また、平成27年9月に、札幌都心部の6つの商店街振興組合、札幌商工会議所、エリアマネジメント団体である札幌大通まちづくり株式会社で構成された大通地区再生研究会において策定された、「大通中心街まちづくり指針<sup>4)</sup>」においては、空間づくりのコンセプトプランが3つ示され、本実験を実施した区間は「大通中心街の顔『Tゾーン』」に位置付けられている（図-2）。



図-2 『Tゾーン』と社会実験実施区間

## (2) 札幌都心部と実験区間の現状と課題

前述のとおり、札幌都心部は高次な都市機能の集積や魅力ある都市空間の創出など、札幌の顔にふさわしいまちづくりを重点的に進めていくことで経済の成長や雇用の創出に寄与するとともに、市民生活の質の向上を支え、札幌を世界にアピールすることが求められている。

このようなエリアの中に位置する実験区間では、現状において、ベンチ等が少なく歩行者が快適に休憩・滞留できる環境が整っていないといった歩行者滞在空間が不足していること（図-3）、車道部で最も歩道側の車線に停車車両が長時間存在することやその車列が横断歩道まで形成されるなど道路交通機能が低下していること（図-4）、車道走行が原則である自転車の歩道走行が常態化するなど歩行者と自転車が錯綜し歩行者の安全性が低下していること（図-5）の3つの課題が挙げられた。

これらの課題解消に向けて、施策内容を検討し本実験を行った。

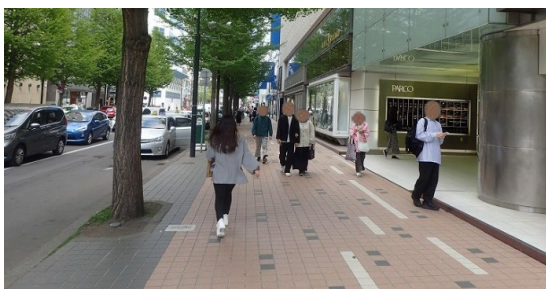


図-3 歩行者滞在空間の不足

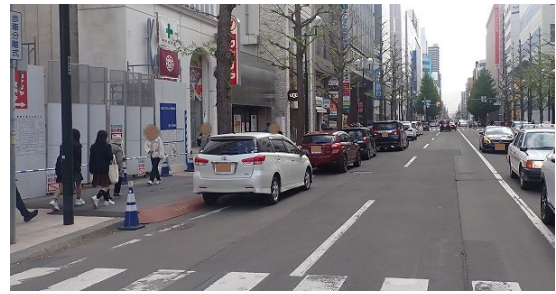


図-4 道路交通機能の低下



図-5 歩行者の安全性の低下

## 3. 社会実験「わざわざわastreet」の概要

本実験は、多様なニーズに対応し、新たな賑わい創出に向けた道路空間利活用方策の有益な知見を得るとともに、ほこみち制度で想定する道路空間の活用方策にタイムシェアの考え方を加え、新たな道路空間利活用方策の必要性を明らかにすることを目的として実施した。

なお、「わざわざわastreet」という名称は、「みんなでわざわざまちに出よう」をキーワードに、みんなで“ざわざわ”盛り上がりれば“わざわざ”まちを訪れたいことを期待して設定した。

### (1) 関係機関との調整

#### a) 実施体制

実験区間がある大通地区の商店街やまちづくり会社をはじめ、運送事業者、学識経験者、札幌市など、今回の社会実験の関係者が含まれる札幌都心交通研究会が存在したことから、令和3年に研究会内へ新たに道路空間利活用部会を設置して実験協議会に位置付け、構成団体・企業ごとに「調査実施、運営」「地元、関係者間調整」「効果検証」など、担当する役割を設定した。

#### b) 実験協議会の開催

実験協議会は、令和3年度に3回開催して事業者の選定や実験内容の検討、スケジュールの整理などを行い、社会実験に向けたベースを固めた。令和4年度は、本実験の実施前に1回開催して実験プログラムの共有や記者発表などの広報案を検討し、実施後に2回開催して実験結果のとりまとめを行った。なお、実験協議会内部においても様々な利害関係者が関係することから、事前に意見交換の議題を整理し、議論が発散しないよう留意することで、少ない回数で意見がまとまるよう運営した。

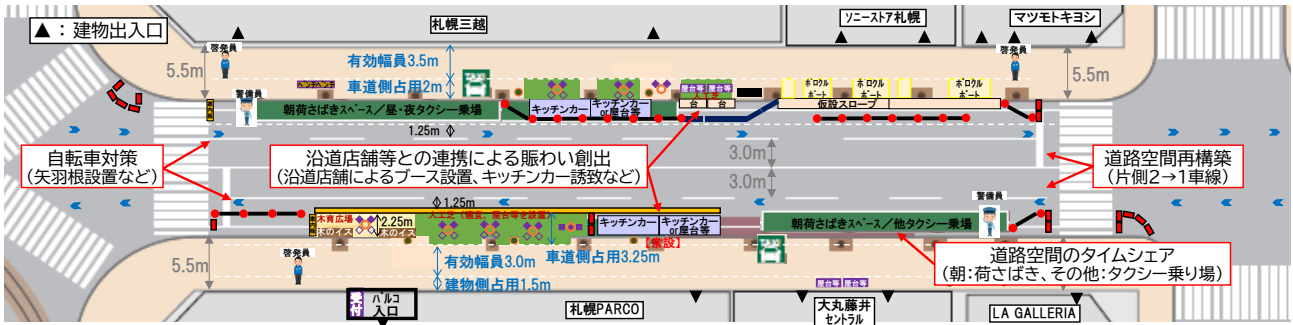


図-6 実験区間（西三丁目）の概要

## (2) 実験概要

令和4年6月17日(金)～6月30日(木)の間、実験協議会が主体となり、実験区間で道路空間を再構築し新たな空間を道路に生み出す社会実験を実施した。

なお、課題として挙げられた項目に対応する形で、大きく分けて4つの施策を実施した(図-6)。

### a) 道路空間再構築

歩行者滞在空間や賑わい空間の創出に向けて、車道部分を片側2車線から1車線へと削減し道路空間再構築を実施した(図-7)。

### b) 沿道店舗等との連携による賑わい創出

道路空間再構築により新たに創出した空間を活用し、テーブルやイス、キッチンカーを配置することで、沿道店舗等との連携による賑わい創出の取り組みを実施した(図-8)。

### c) 道路空間のタイムシェア

時間帯によって道路空間へのニーズが異なることに対しては、道路空間のタイムシェアを実施した。

これは、道路空間再構築により生み出された賑わい空間について、朝の歩行者が少ないこと、同様にタクシー乗り場についても朝の利用者が少ないこと、一方で荷さばきは午前中に需要が多いことから、午前の一部時間帯を荷さばきスペースとして、それ以外の時間帯を賑わい空間やタクシー乗り場として活用した(図-9)。

### d) 自転車対策

車道部では矢羽根型路面表示により自転車走行空間を明示(図-10)し、歩道を走行する自転車に対してはプラカードや声かけにより自転車押し歩きの啓発を実施した。また、認定NPO法人ポロクルにも協力いただき、シェアサイクル『ポロクル』のポートを車道向きに設置することで、自転車を借りた際にスムーズに車道走行できる取り組みも実施した。

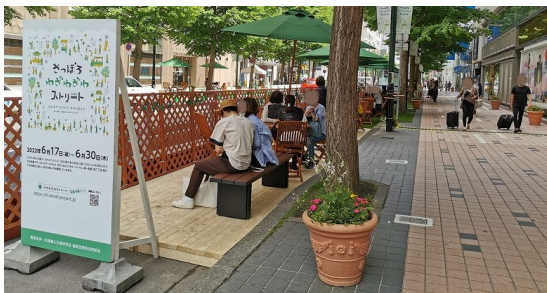


図-7 道路空間再構築による歩行者滞在空間の創出



図-8 沿道店舗等との連携による賑わい創出



図-9 道路空間のタイムシェア

(上段：(AM)荷さばきスペース，下段：(PM)賑わい空間)



図-10 矢羽根型路面表示による自転車走行空間明示

## 4. 本実験で得られた効果や課題

### (1) 得られた効果

#### a) 歩行者交通量の増加

歩行者交通量は、実験前と比較して平日では約1.1倍、休日は約1.9倍となり(図-11)、沿道店舗

へのヒアリング調査でも特に休日の賑わいが創出されていたとの意見が得られた。また、街頭アンケートにおいても、賑わいや安全・安心な歩行空間づくりについて半数以上から肯定的な回答を得られた(図-12)。

### b) 道路空間のタイムシェアによる配送作業効率化

運送事業者へのヒアリングから、「エリア内の配達時間が短くなり配送のサービス向上につながる」や「トラックから降ろした場所の近くに荷物を保管できてよかった」など、道路上に荷さばきスペースを設置することが配達時間短縮など配送作業の効率化にも寄与することが確認された。

### c) 自転車の車道走行率の向上

自転車の車道走行率は、実験前と比較して、平日では約1.4倍、休日は約2.1倍となり(図-13)、歩行者の安全性が向上したことや自転車利用ルールの周知に寄与していることが確認された。

常的な賑わいづくりに向けた担い手や運営・維持管理等を含めた持続可能な仕組みが必要であることから、継続的に議論をしていくことが不可欠であることが確認された。

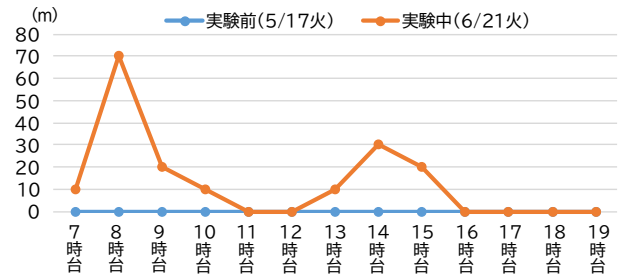


図-14 渋滞長の変化  
(南一条通 西二丁目線交差点東側流入部)

## 5. 今後の展望

研究会では、沿道事業者や運輸事業者、商店街などの理解を得ながら連携し、本実験を通じて得られた課題も参考にして、交通課題の解決方法と都心商業エリアの顔として魅力が溢れる南一条通のあり方を検討することで、ほこみち制度の本格導入に向けた取り組みを実施していきたいと考えている。

また、本実験で得られた効果を大通地区全体に波及させることも検討しており、荷さばきスペースを確保することによる配送作業効率化とそれにより生まれた空間を活用した新たな賑わい創出に向けた「歩行者利便増進道路制度の機動的な運用やエリア物流マネジメントによる都心部中通り魅力化に向けた社会実験」が令和5年度に採択され、今後は路線単位での検討に加えて面的な検討を深めていくところである。

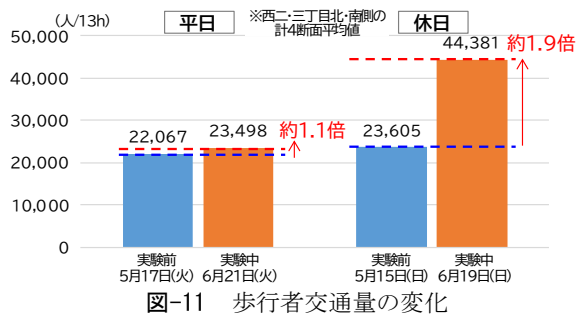


図-11 歩行者交通量の変化

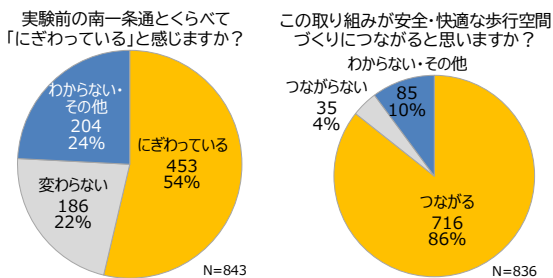


図-12 街頭アンケート調査結果

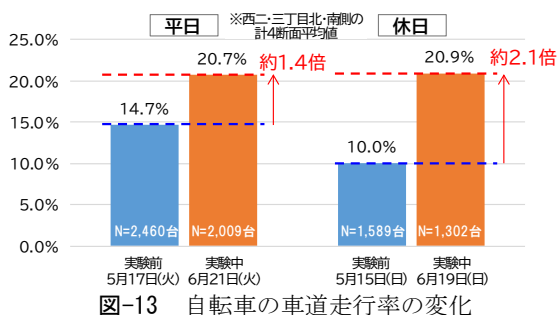


図-13 自転車の車道走行率の変化

## (2) 明らかになった課題

### a) 一時的な渋滞の発生および路上駐車増加

車線を削減したことにより、朝の通勤時間帯を中心に一時的な渋滞の発生(図-14)や周辺エリアにおける路上駐車増加が確認された。

### b) 持続可能な仕組みの構築

今後、ほこみち制度を本格導入するためには、恒

謝辞：本稿は、令和3年度選定「多様なニーズに対応し、新たな賑わい創出に資する道路空間利活用の社会実験」の検討内容と実験結果を取りまとめたものです。社会実験にご協力いただいた国土交通省北海道開発局札幌開発建設部、札幌市、札幌都心交通研究会の皆様には厚く御礼申し上げます。

## 参考文献

- 国土交通省：歩行者利便増進道路—ほこみち—, <https://www.mlit.go.jp/road/hokomichi/> (2023. 7. 20 閲覧)
- 国土交通省：歩行者利便増進道路 (ほこみち) 指定一覧, <https://www.mlit.go.jp/road/hokomichi/pdf/ichiran.pdf> (2023. 7. 20 閲覧)
- 札幌市：第2次都心まちづくり計画, 2016. 5, <https://www.city.sapporo.jp/kikaku/downtown/plan/toshin2.html> (2023. 7. 20 閲覧)
- 大通地区再生研究会：大通中心街まちづくり指針, 2015. 9, <https://sapporo-odori.jp/guideline/> (2023. 7. 20 閲覧)